

# 船舶事故調査報告書

平成26年12月18日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月19日（月） 15時21分ごろ
発生場所	広島県尾道市高根島西方沖 高根島灯台から真方位277° 2,200m付近 （概位 北緯34° 20.2′ 東経133° 03.2′）
事故調査の経過	平成26年5月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 引船 <sup>かず</sup> 和丸、19トン 273-6580広島、株式会社高升船舶工業 13.91m (Lr) × 5.20m × 2.10m、鋼 ディーゼル機関、588.40kW、平成4年11月 B 台船（船名不詳）、不詳 なし、不詳 鋼 機関なし、不詳 C プレジャーボート <sup>かいどう</sup> 海童、5トン未満 273-10999広島、個人所有 6.71m (Lr) × 1.80m × 0.60m、FRP ディーゼル機関、52.20kW、平成13年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年10月19日 免許証交付日 平成24年10月19日 （平成29年10月18日まで有効） C 船長C 男性 73歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成11年8月11日 免許証交付日 平成25年10月22日 （平成31年8月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A えい航索に擦過傷、左舷船尾部外板に擦過傷

	<p>B なし</p> <p>C 船首部外板に亀裂を伴う破口、操縦区画風防の破損、オーニング支柱の折損</p>
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか1人が乗り組み、無人で空船のB船を横抱きして広島県三原市にある造船所の岸壁を離れ、同岸壁の約400m沖で右回頭して船首が西方を向いた頃、船長Aが左舷前方約1,400mの所にC船を視認した。</p> <p>船長Aは、右回頭を終えて船首を東南東方に向け、A船の船尾にB船を直径約55mm、長さ約50mの合成繊維製のえい航索でつないで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、手動操舵により約2ノット（kn）の対地速力で東南東進を始めた後、C船が右舷後方約500mまで接近したことを知ったが、C船がA船引船列を避けていくものと思って航行を続けた。</p> <p>船長Aは、C船が約150mまで接近した時、C船にA船引船列を避ける様子が見られなかったので、汽笛を短音で急速に5回以上吹鳴し、機関を中立運転としたところ、えい航索がたるんで海面上約1mの高さまで下がったので、えい航索がC船の上方の位置となるように機関を前進にかけた。</p> <p>A船引船列は、平成26年5月19日15時21分ごろ、高根島西方沖において、そのえい航索とC船の船首部にあるオーニングの支柱とが衝突した。</p> <p>船長Aは、えい航索を放ち、衝突の衝撃で落水した船長Cを救助した後、海上保安庁に通報した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、広島県竹原市大久野島北岸沖で釣りを行った後、船長Cが操縦区画に立って手動操舵により操船し、高根島西方沖を約9knの対地速力で北東進中、左舷船首方約1,000mの所に船首を東南東方に向けたA船及びその後方にB船を視認し、A船が停船しているように見えたので、A船の船首方を通過できるとして航行を続けた。</p> <p>船長Cは、A船に約100mまで接近した時、A船が東南東進していることに気付き、A船が単独で航行しているものと思い、A船の船尾方を通過することにして左転し、A船の船尾方約30mの所を通過したところ、C船は、A船引船列のえい航索と衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが落水し、無人の状態ですぐ右回頭してA船の左舷船尾部に接触し、さらに右回頭を続けてB船の右舷中央部に接触した後、機関が停止した。</p> <p>船長Cは、汽笛を聞いて来援したA船の僚船につながれていたC船に戻り、自力で航行して三原市のマリーナに帰り着いた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>

<p>その他の事項</p>	<p>A 船引船列は、引船列であることを示す形象物を表示する義務はなかった。</p> <p>船長Aは、B 船の全長が約60mと認識していた。</p> <p>C 船には、レーダーはなかった。</p> <p>船長Cは、A 船の汽笛は聞こえなかった。</p> <p>船長Cは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A 船引船列は、高根島西方沖を東南東進中、船長Aが、C 船がA 船引船列を避けていくものと思ひ、針路及び速力を維持して航行を続けたことから、C 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C 船は、高根島西方沖を北東進中、船長Cが、A 船が単独で航行しているものと思ひ、A 船の船尾方に向けて左転したことから、A 船引船列のえい航索と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、高根島西方沖において、A 船引船列が東南東進中、C 船が北東進中、船長Aが、C 船がA 船引船列を避けていくものと思ひ、針路及び速力を維持して航行を続け、また、船長Cが、A 船が単独で航行しているものと思ひ、A 船の船尾方に向けて左転したため、A 船引船列のえい航索とC 船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他の船舶との衝突を避けるためには、十分余裕のある時期に動作をとること。</li> <li>・形象物を表示する義務がない引船列があることに留意すること。</li> </ul>